

Programme de recherches d'Archéologie sous-marine et premiers résultats en Provence

L'attrait de la plongée sous-marine, en guise de distraction sportive, qui suscite un nombre toujours plus grand d'adep-tes, n'a pas tardé à donner à ceux-ci le goût de la recherche archéologique. A la fierté d'avoir « pêché » une amphore doit s'ajouter une curiosité scientifique : l'amphore est un document historique. L'on est étonné du nombre d'amphores que recèlent les fonds marins ; les pêcheurs d'amphores se demandent-ils toujours pourquoi ces amphores ont des formes différentes et si ces variétés ne correspondent pas à une différence de provenance et d'époque ?

Une épave est un témoin de notre histoire ; aussi est-il nécessaire de diriger les recherches et de les contrôler, pour empêcher le pillage et la dispersion de notre patrimoine archéologique sous-marin. Celui-ci doit donc être protégé comme les gisements archéologiques terrestres, — davantage encore, car les fonds marins, qui n'ont jamais été effleurés que par les filets des pêcheurs, sont semés de vestiges, à demi enfouis dans le sable, la vase, les madrépores, ou les algues, qui sont l'indice d'une épave. Leur enlèvement clandestin risque de faire disparaître à jamais le témoin archéologique qui est le signe de l'épave invisible. Sur terre, trop de vestiges antiques signalés par les voyageurs ou dans les dessins des derniers siècles ont disparu, rejetant dans l'oubli souterrain le monument qu'ils signalaient. Plus fragiles encore sont les témoins sous-marins, que le goût de la découverte et l'attrait des profondeurs sous-marines condamnent à la disparition, — fanal de vaisseau, ancre, amphores...

La carte archéologique des côtes de la Méditerranée per-

mettra d'appliquer à la mer une législation semblable à celle de la terre, qui a été codifiée dans une série de lois : loi sur les Monuments historiques du 31 décembre 1913, loi du 27 septembre 1941 réglementant les fouilles archéologiques et décret du 13 septembre 1945 portant règlement d'administration publique de cette loi.

Une conférence interministérielle, réunissant les Ministres de la Marine marchande (direction des Affaires économiques et du matériel naval), des Travaux publics, du Transport et du Tourisme (Direction des Ports maritimes), des Finances et des Affaires économiques (Direction générale des Douanes et Droits indirects), a arrêté les mesures propres à mettre un terme au pillage des épaves, et à protéger les vestiges antiques ayant un intérêt historique ou archéologique. Tout ce qui est au fond de la mer est soumis à la police de l'Inscription maritime, et la recherche ne peut en être faite qu'avec l'accord de l'Inscription maritime et l'autorisation du Ministère de l'Education Nationale, représenté par la Direction régionale des Antiquités, qui est désignée pour faire jouer le droit de préemption de l'Etat (Instruction de la Direction de l'Architecture du 12 Juin 1951).

Les quelques indications que nous donnons n'ont d'autre but que de présenter un plan de travail qui montre les divers aspects de l'archéologie sous-marine et faire le point des résultats déjà acquis qui ouvrent une page nouvelle dans l'histoire du commerce et des relations maritimes, de la géographie humaine du littoral et dans l'histoire même de l'archéologie. Alors que la fouille terrestre nous donne des documents sans rapports d'origine et trop souvent sans synchronisme rigoureux, la cargaison d'un navire apparait comme *une tranche de vie* : elle renferme en elle tous les éléments d'un moment de l'histoire qui a été brusquement interrompue, la forme et le grément d'un navire, le matériel de bord, les objets de commerce en usage à une date précise et elle est le témoin même des relations maritimes entre deux parties du monde, sans qu'il puisse se glisser d'éléments étrangers.

Les documents les plus nombreux sont les amphores vinaires, qui attestent l'antiquité des importations de vin en Gaule, avant la constitution du vignoble. La plus ancienne épave a été découverte par M. R. Combalot à Bréganson ; elle peut

se dater du VI^e ou V^e siècle avant J.-C., par la forme de l'amphore, d'origine ionienne à panse sphérique, analogue à celle de la nécropole d'Ampurias. Cette forme est voisine d'amphores en « toupie », ayant une épaule plus ou moins marquée, trouvées en assez grand nombre dans les *oppidum* de la vallée du Rhône, qui sont d'origine ionienne ou marseillaise et s'échelonnent jusqu'aux derniers siècles avant notre ère.

L'épave du Grand Conclu, dans la baie de Marseille, dont la fouille en cours est faite par la Calypso, sous la direction du C^{dt} Cousteau, a une grande importance par le synchronisme de son chargement, qui provenait de deux régions différentes : les îles de la mer Egée et des Cyclades et la région de Naples en Campanie. Les amphores grecques, ayant conservé la forme de l'amphore panathénaïque en toupie, sont originaires de Thasos, de Cnide, de Rhodes, proviennent sans doute des entrepôts de Délos, qui était le port de commerce de la Méditerranée orientale ; elles peuvent être datées de la première décade du II^e siècle av. J.-C., par leur association avec le fret italique. Celui-ci comprenait plusieurs milliers d'amphores italiques, constituant le prototype de la forme classique (classification du type I de Dressel) ; elles portent sur le col une marque estampée au nom de SESTIVS, suivi d'une ancre ou d'un trident, qui montrent que le négociant était son propre armateur.

L'origine de ces amphores doit être localisée dans les régions du Vésuve et la datation correspond à celle du chargement de vaisselle campanienne à vernis noir, de même provenance, qu'emportait vers Marseille le bateau de *Sestius*. La variété de cette vaisselle, comptant déjà une cinquantaine de formes différentes, en usage à la même date, constituera le *test* chronologique des fouilles terrestres.

Les amphores de *Sestius* représentent actuellement le plus ancien type de l'amphore italique ; elles sont antérieures à celles d'Entremont, qui ne remontent pas au delà de 150 av. J.-C., l'*oppidum* ayant été détruit par les Romains en 123. Elles sont donc bien antérieures aux amphores campaniennes de l'une des épaves de la balise *La Chrétienne*, à Agay-Anthéor, qui ont pu être datées du premiers tiers du I^{er} siècle av. J.-C., par l'estampille de leur bouchon de pouzzolane, en

caractères osques, au nom de M. C. LASSIUS, originaire de la région de Pouzzoles.

Ainsi peut-on dresser la carte des relations maritimes de la côte de Provence par le commerce du vin aux derniers siècles avant notre ère. Ce commerce paraît s'être ralenti à la fin du I^{er} siècle de notre ère et cesser complètement au II^e, — ce qui prouve que les exportateurs italiques avaient perdu le marché de la Gaule, qui produisait alors son vin.

Mais le commerce n'était pas exclusivement un négoce de marchands de vin ; et peut-être quelques jours découvrira-t-on un navire portant, comme celui de Mahdia, colonnes et statues de marbre, qui sont l'une des gloires du musée du Bardo à Tunis. A Saint-Tropez, un chargement de tambours de colonnes en marbre de Carrare, à destination sans doute de Narbonne, a pu être émergé grâce au concours d'une grue flottante, mise au service de l'archéologie par M. Mullois. Les bronzes découverts entre Monaco et le Cap Martin viennent pour une part de quelque épave inconnue.

Ce n'est point seulement au trafic de la Grèce et de l'Italie, mais à celui de la Gaule romaine, que la prospection sous-marine apporte son concours. La découverte d'une épave envasée dans l'anse Saint-Roch, à Antibes, apporte déjà de précieux documents pour l'histoire du commerce d'exportation de ce port : amphores cylindriques, servant peut-être au transport du *garum* (saumure de poissons), vases, lampes du III^e siècle de notre ère, provenant de divers centres de fabrication de la Gaule.

En attendant que de puissants moyens permettent de relever, après dévasage, l'épave elle-même, avec tout son grément, des documents nouveaux sur la marine antique ont été retrouvés au cours des explorations sous-marines : jas d'ancre en plomb avec le collier d'assemblage des « pattes » de bois de l'ancre, ancres en fer, organeaux et anneaux de cargue en plomb, blindage de plomb des bordés, mode d'assemblage des bois du navire, etc.

Enfin l'exploration sous-marine nous permet de connaître les aménagements portuaires, quais et môles arasés par la mer, qui peuvent signaler la présence d'un petit port aujourd'hui disparu, mais aussi les industries littorales vivant de la pêche : bassins de captation du poisson, en bordure de la

côte et sur le littoral canalisations d'alimentation de salins, de viviers, usines de salaison de poissons, fabrique de saumure, etc.

C'est tout un aspect de l'histoire maritime qu'entraîne la recherche sous-marine : celle-ci doit donc être orientée dans un sens scientifique, afin que soient sauvegardés les vestiges retrouvés et puisse être tentée l'exploitation du gisement, afin aussi d'en tirer tous les enseignements sur la date du naufrage, la provenance du navire, sa forme et son tonnage, son mode de chargement, — étude qui ne pourra être faite qu'à l'aide d'un matériel technique, que met au point l'expérience du C^{dt} Cousteau, lorsqu'une prospection générale du littoral aura permis de dresser la *Forma maris antiqui*.

Fernand BENOIT,

Directeur des fouilles de la XII^e région.
